



SCOTT BARBOUR/GETTY IMAGES

indietro: la stessa RelayRides non consente più il noleggio orario ma soltanto giornaliero o mensile, perché i costi associati a rendere disponibile l'auto per qualche ora non sono più sostenibili per il proprietario.

Allo stesso tempo la società americana ha annunciato un servizio interessante per i frequent flyer americani: mettere a disposizione la propria vettura in aeroporto (si parte da San Francisco) invece di lasciarla ferma nel parcheggio. Secondo RelayRides, la condivisione potrebbe garantire dai 150 ai 400 dollari al mese, a seconda dell'auto.

E' un'idea vincente quella del car sharing, qualunque

Ogni auto noleggiata elimina dalla strada 10 auto private. E ben 32 negli Stati Uniti

sia la soluzione proposta, che funziona grazie ad una serie di convenienze. Economica: le tariffe sono variabili, in ogni caso però inferiori ai costi di gestione e di mantenimento di un'auto di proprietà. Il punto di pareggio è solitamente fissato sui 10.000 chilometri: per un automobilista che guida meno di 5.000 chilometri all'anno, il risparmio è in media di oltre il 40%.

Senza considerare la versatilità d'uso. Il servizio mette a disposizione vetture di diversa tipologia: mini van per le grandi spese, monovolume per la gita con amici, piccola dalle dimensioni urbane per gli spostamenti in centro. L'auto giusta per ogni scopo.

Semmai il paradosso è un altro: i servizi gestiti dalle Case automobilistiche sono gli unici a offrire un modello unico.

C'è poi la sostenibilità ambientale. Intesa anche come ambiente che ci circonda. L'auto di car sharing elimina dalle strade circa 10 vetture private: la città guadagna, o meglio ri-guadagna, spazio urbano da destinare alla mobilità pedonale o ciclabile oppure al verde. Le auto utilizzate poi sono spesso a ridotto impatto ambientale: elettriche, ibride oppure a gas metano.

«Le motivazioni ambientali con cui, almeno in parte, il car sharing è nato, sono state però tradite negli ultimi anni proprio dal grande successo che il servizio sta avendo», spiega Carlo Iacovini, autore di un libro dedicato al car sharing di prossima pubblicazione con Edizione Ambiente: «L'esplosione di utenti non nasce più da aspirazioni ecologiche ma da vantaggi come comodità, economicità e libertà. Questo vale per le imprese, per i privati e persino per i giovani tra i quali il car sharing sembra diventato un fenomeno di moda».

L'aspetto più rivoluzionario però è un altro. E' celato dietro i dati nascosti nel cassetto: la percorrenza chilometrica annua da parte degli utenti del servizio diminuisce del 25% con il tempo. Il cliente percepisce il costo reale di ogni suo spostamento in auto e tende a limitare l'uso della vettura a favore del trasporto pubblico. Il car sharing riesce in un obiettivo impossibile, almeno agli occhi di chi vive in una grande città: vivere senza automobili. Se non è rivoluzione questa.

■ Il professor Alberto Broggi è il direttore del Vislab, *The Artificial Vision and Intelligent Systems Lab*, spinoff del Dipartimento di Ingegneria dell'Informazione dell'Università di Parma e uno dei massimi esperti italiani di veicoli a guida autonoma. Un settore dove diversi costruttori stanno investendo, ma anche Google, che ha cominciato le sperimentazioni su strada già nel 2010.

L'innovazione, sostiene il professor Broggi in questa chiacchierata, presto rivoluzionerà la mobilità in città e fuori.

Prima di tutto: cosa s'intende per un'auto a guida autonoma?

E' una vettura che decide il percorso e si muove in modo automatico, senza l'intervento del guidatore.

Quali i vantaggi di un veicolo di questo tipo?

Sono tanti ...

Proviamo a elencarli e a spiegarli

Economico, ad esempio: la proprietà non sarà più necessaria. I veicoli saranno condivisi, come dei taxi senza guidatore: la vettura sarà chiamata solo quando se ne ha la necessità e, una volta a destinazione, messa a disposizione del prossimo cliente. Oppure l'auto si recherà da sola al parcheggio che potrà anche essere in una zona lontana. C'è poi l'aspetto sociale: tutti avranno la possibilità di muoversi senza la necessità di una patente di guida, inclusi anziani, giovani e diversamente abili. L'aspetto più importante però è la sicurezza e i relativi costi sociali: veicoli di questo

taxi senza autista sì alla guida autonoma

Città | «Così alcune applicazioni rivoluzioneranno la nostra vita». Parla il professor Alberto Broggi, direttore del Vislab dell'università di Parma

tipo ridurranno drasticamente le collisioni e la strada un giorno sarà finalmente un ambiente senza incidenti. La cronaca degli incidenti stradali rimarrà solo un ricordo del passato.

Come cambierà l'aspetto della città?

Veicoli a guida autonoma renderanno inutili i semafori: grazie alla capacità di comunicazione tra di loro, si coordineranno per transitare negli incroci senza alcun disturbo o impatto uno con l'altro. Lo stesso dialogo consentirà di evitare le zone a più alto traffico minimizzando il tempo di viaggio. Non servirà poi costruire nuove strade. La tecnologia permetterà, e in alcuni casi già permette, di muoversi ad alta velocità e a distanza ravvicinata: le arterie stradali riusciranno così a ospitare un numero maggiore di veicoli e sarà incrementata la portata di ogni corsia già esistente.

Prima ha accennato alla condivisione: il car sharing sem-

bra conquistare sempre più spazio nella mobilità urbana. Può essere la prima applicazione per i veicoli a guida autonoma?

Certamente. A due livelli: il più semplice prevede che gli utenti utilizzino le vetture, e le parcheggino dove credono. Fin qui nulla di nuovo rispetto a quello che accade oggi a Milano. Alla sera però le vetture si potrebbero riposizionare da sole in modo automatico nei punti della città dove c'è più richiesta. Il secondo livello, invece, è più lontano, ma più interessante: alle vetture a guida completamente automatica si potrebbe affidare un servizio di taxi senza tassista.

In pratica dei taxi robot... sembra uno scenario futuribile da film hollywoodiano

Alcune Case automobilistiche hanno previsto che nel 2020 saranno disponibili i primi modelli a guida automatica. Non è ancora chiaro quali saranno le funzioni disponibili: ad esempio potrebbe essere un'automazione li-

mitata a specifici scenari, come ad esempio in autostrada o la guida in colonna. Sarà comunque l'inizio di una rivoluzione.

Il 2020 non è così lontano: c'è il rischio che i costi legati all'innovazione rendano i servizi, taxi e car sharing, non accessibili al grande pubblico?

Sicuramente i costi saranno molto alti, come per tutte le nuove tecnologie. Toccherà al mercato, e ai governi, fare in modo che queste nuove tecnologie possano essere accessibili a tutti. In particolare è anche compito di chi definisce le regole di favorire l'uso di queste tecnologie per ridurre il numero degli incidenti e i loro costi esterni. A chi utilizzerà un veicolo automatico dovrà essere permesso di toccare velocità più alte, magari di muoversi su corsie separate... in altre parole dovrà beneficiare di vantaggi in modo da favorire il passaggio ad una mobilità sempre più automatica.

A.M.T.

tassisti in guerra contro Uber

Startup | A Milano come a Parigi, le auto pubbliche contro la società che con un'app sul telefonino ti prenota macchina e autista

FRANCESCO PATERNO

■ **ROMA.** Uber, soprattutto, è un'applicazione per cellulari intelligenti con cui prenotare un'auto ben tenuta e con l'autista che ti aiuta se hai bagagli o la spesa, per farsi portare a destinazione e avere la certezza di pagare con carta di credito. Uber, nato a San Francisco con Google alle spalle e allargatosi in Europa, è diventato il nemico numero uno dei tassisti di Milano. Che oggi potrebbero scioperare, per protestare contro quella che ritengono una concorrenza sleale. Perché Uber si appoggia sugli Ncc, noleggi con conducente, sinonimo di guerra di religione per le macchine del servizio pubblico.

«Da noi i tassisti non sono abituati alla competizione», risponde Benedetta Arese Lucini, general manager di Uber Italia, «a New York, Uber e auto pubbliche collaborano. Credo sia un modello esportabile. Anche perché noi puntiamo sulla trasparenza: carta di credito e un tragitto che mappiamo in modo da controllare che al cliente non sia stato fatto fare un giro più lungo». Uber è attivo a Milano dal 7 marzo 2013, a Roma dal 9 maggio dello stesso anno, prossima apertura a Firenze. «Siamo certi che qui avremo

una migliore accoglienza», ci dice ancora Benedetta Arese Lucini, «Renzi da sindaco ha fatto molte cose per le start up e pensiamo che al governo nazionale farà ancora meglio come promotore della libera concorrenza e contro la burocrazia».

Che *endorsement*, ma quanto costa? Rispetto a un taxi, ci spiega la general manager, «i costi sono del 20% in più rispetto a un'auto pubblica presa in piazza. Però noi non facciamo pagare la chiamata, loro sì e dipende sem-

pre da dove arrivano». Uber non è car sharing, ma «sharing di un autista», cui la società americana controlla *pedigree* personale (oltre che lo stato dell'auto di cui è in possesso) prima di inserirlo nel programma. Su quante auto con autista contate? «A centinaia», è la risposta non risposta.

A Parigi, dove Uber è arrivato il 5 febbraio scorso, i tassisti hanno bloccato la *périphérique* per protesta, altra guerra con le stesse motivazioni dei colleghi milanesi: Uber ci porta via lavoro.

«Dovunque siamo andati, non siamo mai stati accolti tanto bene», dice ancora la general manager della società, «vorremmo però avere più comunicazione con le istituzioni». Il comune di Milano per adesso parla solo con i tassisti e non riceve i manager di Uber, stessa cosa a Roma. Teme la concorrenza del car sharing? «No, perché queste società lavorano su un altro pubblico con bisogni diversi. Ma usando anche loro un'app, aiutano a diffondere questo tipo di servizio».



SAN FRANCISCO Un terzo dei tassisti della città dove è nata Uber, va in ridesharing

JUSTIN SULLIVAN/GETTY IMAGES